

ПРОЕКТНЫЕ РАБОТЫ: КТО КОМУ ОБЪЯВИЛ ВОЙНУ?

ПРЕДЛАГАЕМ ОЗНАКОМИТЬСЯ С РЕЧЬЮ О.В.СКВОРЦОВА, ПРЕЗИДЕНТА РОССИЙСКОЙ АССОЦИАЦИИ ДОРОЖНЫХ ПРОЕКТНО - ИЗЫСКАТЕЛЬСКИХ ОРГАНИЗАЦИЙ (РОДОС), ПРОИЗНЕСЕННОЙ В Г. ЧЕЛЯБИНСКЕ



Затрону тему качества выполнения проектных работ. Что на него влияет? На первое место мы ставим квалификацию исполнителей. На второе – технический уровень проектной организации.

Вот если брать оценку как происходят торги за рубежом? Мне приходилось участвовать в зарубежных торгах, работая в комиссиях европейского и мирового банков. Там считают, что квалификация исполнителей влияет на качество проектных работ на 50-60%, технический уровень — на 30%, оставляя на все остальное 10-20 %.

Уровень проектирования отражает нормы. Каковы нормы, такой и уровень проектирования.

Важен вопрос стативности. Когда я делал запрос об этом в организациях, входящих в наше некоммерческое партнерство, то единодушно этот вопрос был поставлен на первое место. Приведу пример, зачитав выдержку из немецкого закона, что такое процесс проек-

тирования. «Последовательные, сменяющие друг друга стадии проектирования которые обеспечивают процесс проработки проектных материалов более детально и точно, доводя их до логического завершения проектирования объекта его строительства. На каждой стадии и этапе должны быть получены промежуточные и окончательные проектные материалы, оформленные надлежащим образом»...

Интересные исследования провели корейцы. В зависимости от сокращения срока строительства дорожного объекта у них его стоимость возрастает на 20-25 %. Так вот, что для нас важнее – вовремя спланировать и получить работу, или гнать ее по всем срокам?

Очень важный момент – наличие методической базы. Если сопоставлять нашу методическую базу с другими странами, у них на любой проектируемый элемент есть методические рекомендации. Это та основа, где проектировщик, используя результаты исследований и труд высококвалифицированных специалистов, может работать.

Требования заказчика. От заказчика зависит многое, начиная от задания, до проектных работ. И проблем здесь много. Если брать закон о саморегулируемых организациях, там не определены критерии, что это должно быть. И в отдельных случаях повышение квалификации носит формальный характер. У нас сейчас эта система отлажена только в крупных организациях. Мы сейчас пытаемся что-то сделать поскольку считаем, что это работа не государства, а именно саморегулируемых организаций.

Но есть один момент. Нам абсолютно непонятна логика и цель приказа, изданного Министерством образования. Специальность, по которой я закончил институт, «мосты и тоннели», ликвидирована. Я всегда мечтал, чтобы мой сын, внук занимались этим ремеслом. Сын успел окончить этот факультет. А внука учиться этой специальности сегодня

я должен посылать за границу. Почему? Мы подготовили обращение по этому вопросу президенту России. Мы очень надеемся, что правительство пересмотрит это решение.

Дальше о системе контроля качества самой проектной организации. Она должна эффективно работать. Однако это понятие выпало из всякого учета. Если вы подаете документы на торги или в саморегулируемую организацию, ничего не требуется. Так же как и квалификация. Она не требуется ни при проведении подрядных торгов, ни при вступлении в саморегулируемую организацию для получения разрешения на вид деятельности!

Объясню что это такое. Наша организация РОДОС объединяет около 200 проектных организаций, которые проектируют 95 % федеральных дорог и все крупные мосты. Но есть десятки организаций, которым разрешено получать разрешения на проектирование мостов. С коррекционными требованиями о наличии высшего образования по специальности промышленного гражданского строительства и при отсутствии стажа работы проектирования мостов. А ведь мост - это ответственное сооружение, который имеет свойство падать. Что из этого будет, я не знаю. Но пока такая система работает. Если они приходят к нам, мы их выкупаем. Они идут в другую организацию и регистрируются. И этот вопрос надо срочно отрегулировать.

О требованиях к составу и содержанию проектной документации. Система требований по проведению экспертизы. И естественно, нормативная база. Разработка специальных технических условий есть ни что иное, как выкачивание денег из федерального бюджета. Зачем нам делать десятки технических условий? Тех денег, которые на них тратятся хватило бы, чтобы сделать работающие нормы.

Мне приходилось участвовать в разработке технических условий. У них же нет никакой

экспертизы! Вас направят в центр Госстроя, где нет ни одного специалиста в этой области. Но они очень хорошо умеют расставлять пункты и запятыя. И все, за этим дальше ничего нет. Представляете, что там может проскочить? Пример – специальные технические условия по обеспечению пожарной безопасности на проектируемых мостах обошлись в 18 млн. рублей. Комментарии излишни.

На международном конгрессе по геометрическому проектированию, который состоялся в 1999 году, в основном докладе были обнародованы такие цифры: из-за несовершенства проектных решений и норм 30 % ДТП на дорогах могло бы не быть, а последствия были бы менее тяжелые. Если исходить из этой формулы и брать нашу статистику, ежегодный ущерб от ДТП у нас составляет 1,5 трлн. рублей. Половина триллиона – это официальные данные статистики МВД, остальное – данные страховых компаний.

Переходя к техническому регулированию, я вспоминаю свою армейскую молодость и майора Цветкова. Когда он учил нас военному делу, говорил: если произойдет война, мы только через семь лет сможем восстановить народное хозяйство. Так кто же нам эту войну объявил с этим техническим регулированием?

Смотрите: к моменту выхода этого закона, у нас были новые нормы проектирования. 30 % - это 5 тысяч человек в год и 300 млрд рублей в карман государству. Технический регламент – дело философское. Если мне кто покажет, где в мире есть техрегламент по дорогам, кроме республики Казахстан, сразу выплачу премию в миллион рублей. Но вы мне не покажите. Технический регламент разрабатывается только на объекты обращения на рынке. Стоит ли нам этим заниматься?

По теме стадийности проектирования. У нас принято всего четыре стадии, в Европе и США — пять. Утверждаемых документов у нас восемь, у них - четыре. Но у нас нет схемы территориального планирования, схемы реализации территориального планирования, проекта планировки территории. Мы все комкаем. Это накладывает большие сложности на проектные организации. Здесь и заложена коррупционность. Ничего нет, а ты выкручивайся.

Что бы я предложил. Градостроительный кодекс не такая плохая штука. Но он абсолютно не привязан к линейным сооружениям и потому требует поправок. Он может хорошо работать для городских условий. Пример.

Проектирование нельзя начать без градостроительного плана земельного участка. На региональном уровне его по закону в течение месяца должен выдать муниципальный орган. А на федеральном уровне аналогичный документ необходимо утвердить в Правительстве. На это уйдет уже не месяц, а целый год. Кто даст год на проектирование? Самая классическая схема быстрее всех строит и проектирует в США. У них весь инвестиционный цикл занимает 13 лет, в том числе проектирование со строительством от 6 до 10 лет. Есть чему поучиться у них. Почему в США эти сроки короче, чем в Европе? Потому что американцы торги проводят один раз на все три стадии проектирования. И это дает возможность экономить как минимум 1,5 года.

Остановлюсь на составе проектной документации. Туда не вошел раздел традиционной подготовки территорий строительства, ландшафтное проектирование, обустройство дороги, пересечения примыкания. Их надо рассматривать как транспортный узел, а не как строения, входящие в инфраструктуру.

Россия - страна, которая находится на одном из первых мест по аварийности на дорогах - исключила из состава обязательного раздела документации раздел о безопасности дорожного движения. Почему?

Мы пишем в Минрегион РФ, получаем ответ – «Сделаем». И ведь ДО СИХ ПОР ДЕЛАЮТ! Значит, будем писать на более высокий уровень...

Чтобы понять качество и уровень подготовки этого документа, хочу зачитать цитату. Тот, кто это готовил, явно дискредитирует правительство. Основной раздел – проектирование плана и продольного профиля. Как он теперь звучит. «Проект земельных участков, которые предназначены для размещения конструктивных элементов, автомобильных дорог и дорожных сооружений». Прежде чем начать проектирование, надо иметь градостроительный план земельного участка, где все должно быть нарисовано. Это маразм.

Зачитаю терминологию из этого документа. То, что мы должны делать по проектированию. «Организация рельефа трассы. Организация работ по сносу линейного объекта. Сведения о преодолеваемых высотах трассы и сопутствующих коммуникациях. Ширина основной площадки земляного полотна».

Мы обращались с этим вопросом, пока кормят «завтраками».

Есть вопрос более худший. 21 июня прошлого года вышло распоряжение Прави-

тельства, где был перечислен перечень обязательных документов, которые нужно будет готовить во исполнение технического регламента о безопасности зданий и сооружений. Что этот документ отменяет? Это ГОСТы, регламентирующие элементы обустройства дорог, классификацию дорог, геометрические элементы дорог, технические средства организации движения...

Что произошло? Если сопоставлять нормы, которые есть сейчас, и нормы, введенные этим документом, то пункт 4.1 СНИП исключил понятие «автомагистраль и скоростная дорога». Это противоречит конвенции о дорожном движении, подписанной Российской Федерацией, и соглашению о европейских автомагистралях. В качестве обязательного пункта 4.4 СНИП взамен раздела 5 ГОСТ «Геометрические элементы» увеличил ширину обочины, ширину полосы движения для легкового транспорта с 3,5 м до 3,75 м, на 75 см увеличил полосу безопасности на разделительной полосе. По предварительной оценке стоимость строительства дороги с соблюдением этих размеров возрастает на 5,7 %.

Пункт 5.2 разрешил строить на автомагистралях и скоростных дорогах пересечение и примыкание в одном уровне, что противоречит конвенции о дорожном движении. Пункт 5.3 разрешает делать на автомагистралях пешеходные переходы в одном уровне. В связи с этим вспоминаются студенческие времена и профессор Шестоперов, использующий термин – «техническое хулиганство». Так вот происходящее в полной мере тоже можно так характеризовать.

Что заменили на СНИП, который я называю 2 Д 5 72? Дорожные знаки, дорожная разметка, барьерное ограждение, рассчитанное на автомобиль ЗИЛ-130. Высоту надо понижать на 40 см. Акустические экраны – не нужны. Тротуары и пешеходное движение – в одном уровне. Велосипедисты не предусмотрены вообще. Стационарное электроосвещение. Представляете, рекомендуют устанавливать столбы 60-х годов прошлого столетия!

Далее еще абсурднее. Какие требования утратили обязательный характер? Дорожные светофоры, направляющие островки, островки безопасности, искусственные неровности, аварийные съезды, пункты медицинской помощи, остановки общественного транспорта... Мы, что, хотим вместо 25 тысяч погибших на дорогах опять иметь 30 тысяч? Я не пойму логики.